

# BULETIN APBN

Pusat Kajian Anggaran Badan Keahlian DPR RI

Edisi 21 Vol. II. November 2017

## Kinerja Logistik Indonesia Hingga Kini

p. 09

## Krisis Petani Muda Masa Depan

p. 03

Buletin APBN  
Pusat Kajian Anggaran  
Badan Keahlian DPR RI  
[www.puskajianggaran.dpr.go.id](http://www.puskajianggaran.dpr.go.id)  
ISSN 2502-8685



9 772502 868006

## Update APBN **p.2**

Realisasi Anggaran  
Pendapatan dan Belanja  
Negara  
(Januari - September 2017)

### Dewan Redaksi

#### Penanggung Jawab

Dr. Asep Ahmad Saefuloh, S.E., M.Si.

#### Pemimpin Redaksi

Rastri Paramita, S.E., M.M.

#### Redaktur

Jesly Yuriaty Panjaitan, S.E., M.M.  
Ratna Christianingrum, S.Si., M.Si.  
Marihot Nasution, S.E., M.Si  
Adhi Prasetyo S. W., S.M.

#### Editor

Dwi Resti Pratiwi, S.T., MPM.  
Ade Nurul Aida, S.E.

Kritik/  
Saran



[puskajianggaran@dpr.go.id](mailto:puskajianggaran@dpr.go.id)

## Krisis Petani Muda Masa Depan **p.3**

PERMASALAHAN masa depan pertanian Indonesia kini, tidak hanya dari menurunnya kualitas agro ekosistem, membanjirnya produk impor, dan stagnasi produksi, namun juga penurunan jumlah petani. Profesi petani dianggap tidak menjanjikan sehingga banyak anak muda memilih urbanisasi untuk meningkatkan taraf hidupnya. Dalam menyikapi hal tersebut, perlu upaya pemerintah dalam meningkatkan dan menarik minat generasi muda ke sektor pertanian

## Kinerja Logistik Indonesia Hingga Kini **p.9**

Saat ini, rata-rata biaya logistik nasional mencapai 17 persen dari biaya produksi atau sekitar 27 persen dari PDB. Angka itu tergolong paling boros dibanding biaya logistik di Malaysia yang hanya 8 persen, Singapura (6 persen), dan Filipina (7 persen) dari total biaya produksi. Hal ini menjadi sebuah pekerjaan rumah yang harus segera diselesaikan oleh pemerintah, di mana pembenahan infrastruktur harus menjadi hal yang wajib dilakukan.

# Update APBN

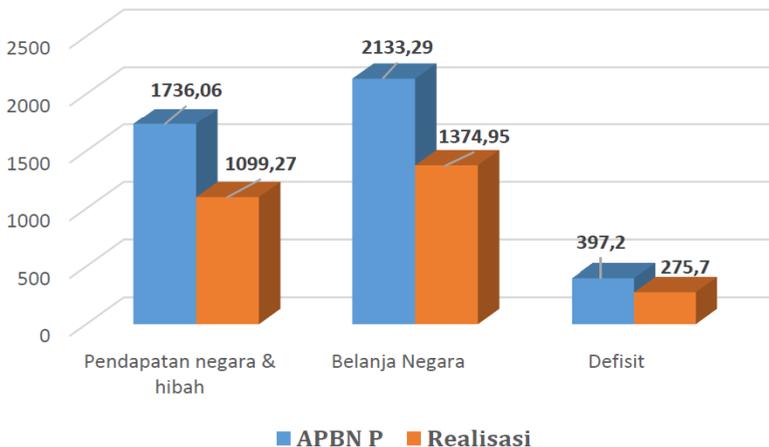
## Realisasi APBN Januari - September 2017

Realisasi pendapatan negara sepanjang Januari-September 2017 baru mencapai Rp1.099,27 triliun atau 63,3 persen dari target pada APBNP 2017 senilai Rp1.738,06 triliun. Namun, angka ini lebih tinggi dibanding realisasi pada periode yang sama tahun sebelumnya yang hanya mencapai 60,6 persen dari APBNP 2016, yakni sebesar Rp1.082,64 triliun.

Sementara belanja pemerintah periode Januari-September 2017 mencapai Rp1.374,95 triliun atau sebesar 64,5 persen dari target APBNP 2017 senilai Rp2.133,3 triliun. Angka ini juga lebih tinggi dari periode yang sama tahun sebelumnya yang mencapai 62,7 persen dari APBNP 2016 senilai Rp1.306,02 triliun. Alhasil, defisit anggaran Januari-September 2017 hanya mencapai Rp276,68 triliun atau 2,03 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB). Defisit tersebut lebih rendah dari target APBNP 2017 sebesar 2,93 persen dari PDB.

Adapun penerimaan pajak mencapai Rp878,86 triliun atau 59,7 persen dari target APBNP 2017 dan penerimaan bukan pajak senilai Rp217,93 triliun atau 83,7 persen dari target. Sedangkan untuk belanja pemerintah pusat mencapai Rp808,39 triliun atau 59,1 persen dari target APBNP 2017 dan transfer ke daerah dan dana desa Rp566,57 triliun atau 73,9 persen dari APBNP 2017.

**Realisasi APBN Januari - September 2017 (Triliun Rupiah)**



Sumber : Kementerian Keuangan, 2017

# Krisis Petani Muda Masa Depan

oleh

Fransina Natalia Mahudin dan Iwana Shabahati\*)

*"Generasi muda amat dibutuhkan dalam membangun pertanian di Indonesia, sebab saat ini semakin sedikit yang tinggal di desa semakin sedikit orang bekerja untuk memberi makan kita"*

*Mark Smulders*

## Kondisi Petani Saat Ini

Permasalahan masa depan pertanian Indonesia kini, tidak hanya dari menurunnya kualitas agro ekosistem, membanjirnya produk impor, dan stagnasi produksi, namun juga penurunan jumlah petani. Menurut Badan Pusat Statistik dalam sensus pertanian tahun 2013 menunjukkan dari total 26.135.469 petani terdata, kelompok terbanyak yang aktif bertani adalah petani berusia 44-54 tahun, jumlah kedua terbesar ada pada kelompok 35-44 tahun, dan diikuti kelompok usia 55-64 tahun. Petani berusia di bawah 35 tahun jumlahnya sangat sedikit (Tabel 1).

**Tabel 1. Kelompok Umur Petani**

| Kelompok Umur Petani Utama | Jumlah    |
|----------------------------|-----------|
| 5-24                       | 229.943   |
| 25-34                      | 3.129.644 |
| 35-44                      | 6.885.100 |
| 45-54                      | 7.325.544 |
| 55-64                      | 5.229.903 |

Sumber: BPS Sensus Pertanian 2013, diolah.

Struktur umur petani dengan kelompok usia 55-64 tahun keatas, rata-rata berpendidikan tingkat SD dengan persentase 73,97 persen, serta rendah dalam penerapan pertanian modern. Data BPS mencatat bahwa dalam kurun waktu 10 tahun (2003-2013), jumlah rumah tangga petani berkurang sebanyak 5 juta.

Sektor industri saat ini melaju pesat mengalahkan sektor pertanian, untuk itu dibutuhkan gerakan transformasi guna mendorong sistem pertanian konvensional, baik dari sisi input maupun biaya produksi. Perbedaan input pada pertanian konvensional berimplikasi pada ketahanan hasil produksi yang berlangsung dalam jangka pendek, sehingga menyebabkan suatu negara bisa sangat bergantung pada kegiatan impor. Keadaan ini juga sangat kontras ketika pemerintah terus berinovasi, namun di sisi lain minim petani muda untuk terus berkarya.

Selain hal di atas, kondisi kesejahteraan petani saat ini tergolong memprihatinkan. Peningkatan produksi pertanian tidak sebanding dengan peningkatan kesejahteraan

\*)Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: mahudindessynathalia@gmail.com dan ana.shabahati@gmail.com

petani yang tercermin dari penurunan Nilai Tukar Petani (NTP)<sup>1</sup> dan mendekati angka 100 (gambar 1). Artinya, penerimaan petani hampir impas dengan pengeluaran petani dalam memproduksi, sehingga petani hanya mendapat keuntungan yang sedikit. Rendahnya daya tawar petani menunjukkan sistem agribisnis yang terbangun belum dapat sepenuhnya menyajahterakan petani<sup>2</sup>.

**Gambar 1. Pertumbuhan NTP Tahun 2014-2017**



\*) Sampai dengan Mei 2017  
 Sumber: Kementan, diolah.

### Generasi Millennial Lebih Memilih Urbanisasi

*“Urbanisasi, modernisasi, dan industrialisasi jadi penyebab profesi petani dijauhi anak muda”*

tirto.id

Menurut World Bank, perkotaan di Indonesia memiliki rata-rata pertumbuhan populasi sebesar 4,1 persen per tahun. Hal tersebut menjadikan Indonesia sebagai negara dengan laju urbanisasi tercepat di dunia. Berdasarkan data Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi saat ini persentase penduduk di perdesaan masih 50,2 persen dari total penduduk di Indonesia. Keadaan itu memunculkan prediksi hingga 2035 jumlah penduduk perdesaan menurun sebanyak 0,64 persen per tahun. Gambar 2 menunjukkan

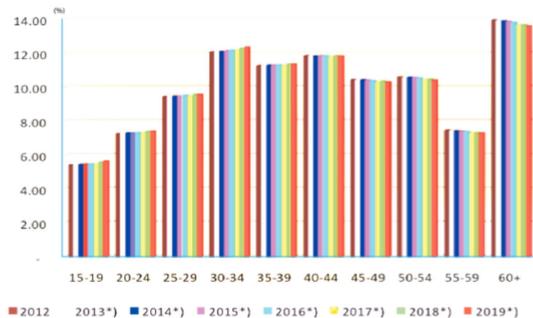
<sup>1</sup>NTP merupakan alat ukur untuk menghitung daya beli penerimaan petani terhadap pengeluaran petani yang digunakan sebagai indikator proxy kesejahteraan petani. NTP > 100 berarti surplus, NTP =100 berarti impas, dan NTP <100 berarti defisit.

<sup>2</sup>Bappenas dan JICA, “Analisis Nilai Tukar Petani (NTP) sebagai Bahan Penyusunan RPJMN Tahun 2015-2019”, 2013

<sup>3</sup>Direktorat Kajian Strategis dan Kebijakan Pertanian, Institut Pertanian Bogor, dan KRKP, “Kajian Regenerasi Petani pada Keluarga Petani Padi dan Hortikultura”, 2015

hasil data susenas dan hasil proyeksi Kementan tahun 2012, menunjukkan bahwa tenaga kerja sektor pertanian di dominasi petani dengan umur 60 tahun.

**Gambar 2. Tenaga Kerja Sektor Pertanian Indonesia Menurut Kelompok Umur 2012 dan Proyeksi 2013-2019 (Juta Petani)**



Sumber: Data Susenas dan hasil proyeksi Kementan 2012

Saat ini, sektor pertanian telah mengalami penurunan kontribusi yang relatif semakin menurun. Keadaan ini akan lebih memburuk pada masa mendatang. Sampai tahun 2019 proyeksi tenaga kerja pertanian dengan umur produktif antara 25 sampai 29 tahun tergolong sangat rendah. Para pemuda desa lebih memilih urbanisasi ketimbang melanjutkan usaha keluarga sebagai petani. Padahal, model pertanian di Indonesia adalah model pertanian keluarga yang sudah terbukti dapat menjaga produksi dan keberlangsungan kehidupan petani.<sup>3</sup>

Penelitian Koalisi Rakyat untuk Kedaulatan Pangan (KRKP) menyatakan bahwa 70 persen responden orangtua keluarga petani pada usaha tani padi, tidak tertarik pada sektor pertanian. Sebagian besar termotivasi menjadi

petani karena dorongan orangtua dan/atau tidak memiliki pekerjaan lainnya, hanya 28 persen dari responden yang terdorong menjadi petani karena kemauannya sendiri. Separuh dari mereka juga menyatakan bahwa mereka tidak menginginkan anaknya menjadi petani. Di sisi lain, 70 persen dari responden anak petani menyatakan tidak pernah bercita-cita menjadi petani dan 52 persen tidak ingin berprofesi sebagai petani. Rendahnya minat terhadap profesi petani tidak jauh dari faktor ekonomi, profesi petani dianggap kurang menguntungkan dan kurang menjanjikan. Profesi sebagai petani tidak lagi menarik sehingga urbanisasi dipandang sebagai harapan untuk mendapatkan penghidupan yang lebih layak.

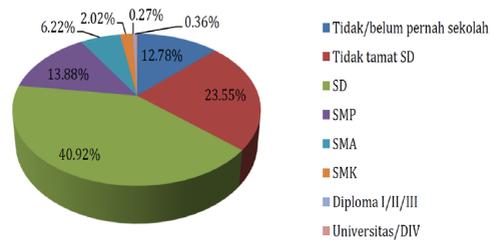
Pesatnya tingkat urbanisasi tersebut berdampak pada lambatnya regenerasi petani. Padahal, generasi muda dibutuhkan sebagai penggerak dan pelopor yang inovatif, kreatif, profesional, mandiri, mampu bersaing, serta berwawasan global dalam pembangunan dunia pertanian modern. Regenerasi petani berkelanjutan merupakan kunci utama untuk meningkatkan produksi dan mengurangi ketergantungan Indonesia dari aktivitas impor bahan pangan. Jika tidak ada lagi petani, maka ketahanan pangan akan terancam.

### SDM Lulusan Pertanian Tidak Memilih Sektor Pertanian

*“Generasi muda Indonesia makin banyak yang menjauhi profesi sebagai petani, bahkan di kalangan mahasiswa lulusan fakultas pertanian itu sendiri.”*

*tirto.id*

**Gambar 3. Tenaga Kerja Subsektor Tanaman Pangan per Agustus 2013 (Persen)**



Sumber: Kementan, diolah.

Berdasarkan gambar 3 terlihat bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan SDM, maka semakin sedikit yang terjun ke dunia pertanian tanaman pangan. Tenaga kerja didominasi oleh SDM dengan tingkat pendidikan SD dan tidak tamat SD. Sedangkan SDM dengan tingkat pendidikan SMK, Diploma, dan Sarjana menjadi kelompok minoritas di sebaran tenaga kerja pertanian pangan, padahal mereka memiliki ilmu yang tinggi dan menguasai teknologi terbaru. SDM dengan tingkat pendidikan tinggi sebenarnya diperlukan untuk membangun dan modernisasi sektor pertanian. Namun sayangnya, banyak lulusan pertanian dari berbagai kampus enggan berprofesi sebagai petani karena mereka tidak mau berpanas-panasan di lahan, tidak suka kotor, dan lebih nyaman bekerja di kantor. Profesi petani dianggap berisiko tinggi sehingga mereka memilih sektor lain karena lebih realistis dan lebih menghasilkan (Hasan, 2017).

### Kurangnya Pendidikan Vokasional

Pada tabel 2 menunjukkan minimnya pendidikan vokasional di bidang pertanian. Misalnya, kompetensi keahlian otomatisasi pertanian hanya terdapat pada 7 SMK saja di seluruh

Indonesia. Jika dibandingkan dengan total jumlah SMK, proporsi SMK di bidang tersebut masih sangat kecil. Tahun pelajaran 2017/2018 terdapat 3.516 SMK negeri dan 10.514 SMK swasta, namun hanya terdapat 823 SMK negeri dan 311 SMK swasta yang memiliki kompetensi keahlian di bidang pertanian. Padahal untuk memajukan pertanian, pendidikan pertanian terutama teknologi pertanian seharusnya semakin digencarkan.

teknologi), serta melakukan pelatihan dan pengembangan SDM petani. Dana desa juga dapat digunakan untuk memotong panjangnya rantai distribusi petani (misalnya pembuatan Toko Tani Indonesia atau toko *online* lainnya) sehingga diharapkan petani lebih sejahtera. Kesejahteraan petani secara tidak langsung akan memperbaiki stigma generasi muda terhadap profesi petani. Perlu ditekankan bahwa penggunaan anggaran diharapkan lebih fokus ke

**Tabel 2. Data SMK Agribisnis dan Agroteknologi berdasarkan Kompetensi Keahlian Barudan Proyeksi 2013-2019 (Juta Petani)**

| Kompetensi Keahlian Baru                              | SMK Negeri   |                | SMK Swasta |               |
|---|--------------|----------------|------------|---------------|
|   | Jumlah SMK   | Jumlah Murid   | Jumlah SMK | Jumlah Murid  |
| Agribisnis Tanaman Pangan dan Hortikultura            | 411          | 33,469         | 160        | 9,993         |
| Otomatisasi Pertanian                                 | 7            | 755            | -          | 11            |
| Alat Mesin Pertanian                                  | 26           | 3,020          | 2          | 44            |
| Pemuliaan dan Perbenihan Tanaman                      | 107          | 11,398         | 19         | 820           |
| Agribisnis Pengolahan Hasil Pertanian                 | 184          | 16,204         | 90         | 6,248         |
| Pengawas Mutu Hasil Pertanian                         | 9            | 2,621          | 1          | 50            |
| Agroindustri  | 79           | 6,944          | 39         | 2,678         |
| <b>Total SMK Kompetensi Keahlian Pertanian Pangan</b> | <b>823</b>   | <b>74,411</b>  | <b>311</b> | <b>19,844</b> |
| <b>Total SMK Agribisnis dan Agroteknologi</b>         | <b>2,439</b> | <b>195,390</b> | <b>675</b> | <b>50,249</b> |

Sumber: Kemendikbud, diolah.

### Upaya Meningkatkan Minat ke Sektor Pertanian

Dalam meningkatkan dan menarik minat generasi muda terjun ke sektor pertanian, dapat dilakukan beberapa upaya sebagai berikut :

#### Optimalisasi Dana Desa untuk Kemajuan Pertanian

Dari sisi anggaran, pemerintah dapat menggunakan dana desa untuk mendukung inovasi teknologi pertanian (baik riset dan pengadaan

program bukan ke perencanaan supaya manfaatnya bisa langsung dirasakan oleh para petani.

#### Penambahan lembaga pendidikan vokasional

Pendidikan vokasi khusus pertanian, dinilai memiliki peran penting dalam meningkatkan minat penduduk usia muda untuk terjun ke desa dan membangun sektor pertanian. Dengan pembenahan kurikulum dan metode pembelajaran berbasis produksi dan bisnis, program pendidikan vokasional

diharapkan dapat menjembatani dunia pendidikan tinggi dengan dunia kerja dan kebutuhan pasar. Lembaga pendidikan vokasional sangat dibutuhkan terutama di wilayah-wilayah yang memiliki keunggulan sektor pertaniannya.

#### Peran lembaga pendidikan untuk mengubah pola pikir

Peran lembaga pendidikan diperlukan dalam memberikan edukasi seluas-luasnya serta membuka wawasan terhadap pentingnya posisi dan peran sebagai petani. Lembaga pendidikan dalam hal ini Universitas juga masih sangat kurang mempersiapkan peserta didik untuk terampil mengabdikan bagi daerah tertinggal. *Mindset* berpikir 'kembali ke desa', pada setiap lembaga perguruan tinggi negara dengan harapan generasi mudalah tonggak dalam mewujudkan kesejahteraan, pembangunan, peradaban dalam era kemajuan teknologi saat ini.

#### Kontribusi langsung mahasiswa di sektor pertanian

Lembaga pendidikan tinggi pertanian diharapkan dapat mendorong para

mahasiswa untuk lebih berkontribusi secara langsung di sektor pertanian. Kontribusi tersebut dapat berupa kerja praktek di sektor pertanian maupun mengoptimalkan fungsi inkubator bisnis khusus di bidang pertanian. Mahasiswa diharapkan dapat melakukan pembaruan di bidang teknologi pertanian serta memberikan pengarahannya tentang penggunaan teknologi tersebut kepada para petani konvensional. Harapan ke depan, para lulusan pertanian tersebut dapat menjadi *agripreneur*.

#### *Mendukung agripreneur*

*Young Agriprenuership* merupakan suatu konsep strategi membangun dunia pertanian berkelanjutan saat ini, melalui tenaga kerja usia muda. Konsep *agripreneur* membutuhkan dukungan baik dari pemerintah, lembaga ekonomi, masyarakat dan lembaga pendidikan. Mempromosikan konsep *agripreneurship* membuat pertanian lebih menarik dengan inovasi-inovasi modernnya serta dapat menjembatani petani dengan pasar potensial dalam meningkatkan produktivitas pertanian.

### *Simpulan*

Saat ini, regenerasi petani berjalan lambat dan berakibat pada dominasi petani dengan usia lanjut. Hal tersebut tidak dapat dipungkiri karena profesi sebagai petani masih memiliki stigma negatif, salah satunya tercermin dari nilai NTP yang terus menurun. Profesi petani dianggap tidak menjanjikan sehingga banyak anak muda memilih urbanisasi untuk meningkatkan taraf hidupnya. Selain itu, banyak lulusan pertanian yang tidak terdorong bekerja di sektor pertanian. Dalam menyikapi hal tersebut, perlu upaya pemerintah dalam meningkatkan dan menarik minat generasi muda ke sektor pertanian yakni melalui optimalisasi dana desa untuk kemajuan pertanian, penambahan lembaga pendidikan vokasional, peran lembaga pendidikan untuk mengubah pola pikir, kontribusi langsung mahasiswa di sektor pertanian, dan mendukung *agripreneur*

## Daftar Pustaka

Abu, J.D. (2017, Maret). Jangan Malu jadi Petani karena Makanan Hasil dari Proses Pertanian. Inspirasi Pertanian. Diakses pada tanggal 3 November 2017 dari <http://www.inspirasipertanian.com/2017/03/jangan-malu-jadi-petani-karena-makanan.html>

Badan Pusat Statistik

Bempah, R.T. 2016. Krisis Regenerasi, Indonesia Terancam Kehilangan Petani. Kompas. Diakses pada tanggal 4 November 2017 dari <http://regional.kompas.com/read/2016/08/10/19430091/Krisis.Regenerasi.Indonesia.Terancam.Kehilangan.Petani>

Badan Pusat Statistik. 2015. Laporan Hasil Sensus Pertanian. Publikasi Badan Pusat Statistik.

Bappenas dan Japan International Cooperation Agency (JICA). (2013). Analisis Nilai Tukar Petani (NTP) sebagai Bahan Penyusunan RPJMN Tahun 2015-2019. Jakarta: Direktorat Pangan dan Pertanian, Bappenas.

Citha, R. 2017. Profil SMK Bidang Agribisnis dan Agroteknologi. Direktorat Pembinaan SMK Kemendikbud. Diakses pada tanggal 4 November 2017 dari <http://psmk.kemdikbud.go.id/konten/2648/profil-smk-bidang-agribisnis-dan-agroteknologi>

Citha, R. 2017. Perkembangan SMK, Siswa, dan Guru. Direktorat Pembinaan SMK Kemendikbud. Diakses pada tanggal 4 November 2017 dari <http://psmk.kemdikbud.go.id/konten/2711/perkembangan-smk-siswa-dan-guru>

Direktorat Kajian Strategis dan Kebijakan Pertanian, Institut Pertanian Bogor, dan KRKP. (2015). Kajian Regenerasi Petani pada Keluarga Petani Padi dan Hortikultura. Laporan Penelitian, Koalisi Rakyat untuk Kedaulatan Pangan.

Hasan, A.M. 2017. Indonesia Krisis Regenerasi Petani Muda. Tirto.id. Diakses pada tanggal 2 November 2017 dari <https://tirto.id/indonesia-krisis-regenerasi-petani-muda-cnvG>

Muhsin dan M., Bustang A. (2014). Urgensi Regenerasi SDM Pertanian dalam Upaya Mencapai Kedaulatan Pangan. Politeknik Negeri Jember dan Bappenas. Diakses pada tanggal 4 November 2017 dari [http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/139106-\[\\_Konten\\_\]-Urgensi%20Regenerasi%20SDM%20Pertanian.pdf](http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/139106-[_Konten_]-Urgensi%20Regenerasi%20SDM%20Pertanian.pdf)

Romadhon, J. 2017. Mengapa Petani di Indonesia Tetap Miskin?. Kompasiana. Diakses pada tanggal 3 November 2017, dari <https://www.kompasiana.com/julkhaidar/59be6ed4666c1409da547fb2/mengapa-petani-di-indonesia-tetap-miskin>

Pusdatin Sekjen Kementan. 2014. Statistik Ketenagakerjaan Sektor Pertanian Tahun 2014. Kementrian Pertanian.

# Kinerja Logistik Indonesia Hingga Kini

oleh  
Marihhot Nasution\*)

## Abstrak

*Para pemangku kebijakan baik di negara maju maupun negara berkembang, semakin memahami pentingnya penerapan kebijakan yang harmonis dan konsisten dalam mendorong kinerja rantai pasok sebagai motor penggerak pertumbuhan ekonomi (Arvis, et al., 2016). Sistem logistik yang efisien dan berkinerja baik merupakan faktor kunci dari pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Havenga, 2010). Pernyataan ini diperkuat dengan penelitian Popescu dan Sipos (2014) yang mencoba menganalisis hubungan antara kinerja logistik dengan PDB di 28 negara Uni Eropa. Penelitian tersebut dalam analisisnya menggunakan dua indikator, yaitu Logistics Performance Index (LPI) tahun 2007 - 2014 dengan data PDB per kapita pada tahun yang bersangkutan. Hasil analisis dengan model ekonometri menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang cukup kuat antara LPI dan PDB per kapita di negara-negara Uni Eropa. Negara-negara dengan PDB per kapita yang rendah cenderung mempunyai kinerja logistik yang rendah dan masih memerlukan perbaikan pada aspek pembentuk kinerja logistik dalam LPI.*

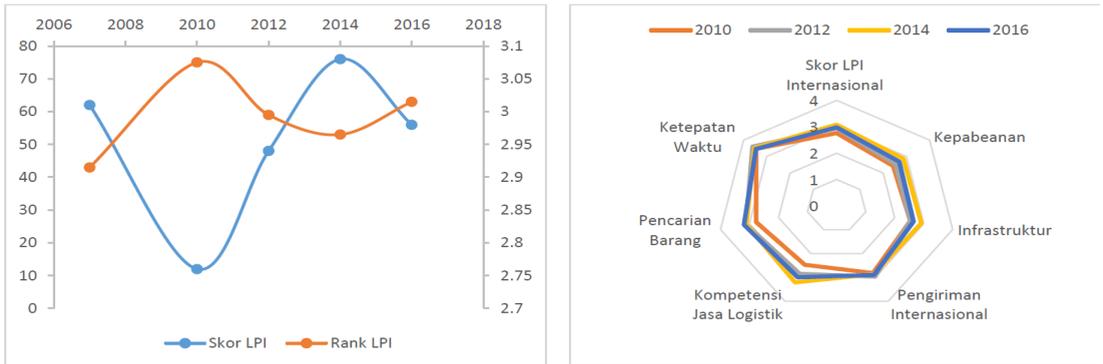
**B**erdasarkan survei Bank Dunia, pada tahun 2014 biaya logistik nasional cukup besar yaitu 24 persen dari Produk Domestik Bruto sehingga direncanakan turun menjadi 19 persen pada tahun 2015 dan 16 persen pada tahun 2019, menyamai biaya logistik nasional di Thailand. Jika biaya logistik nasional bisa mencapai 16 persen dari PDB maka akan menghemat lebih dari USD70-80 milyar per tahun untuk rumah tangga, perusahaan, dan negara. Cara untuk menemukan masalah pada sistem logistik Indonesia adalah dengan membandingkan kinerja logistik Indonesia dengan kinerja logistik negara lain, dimana salah satu alat untuk mengukur kinerja logistik adalah *Logistics Performance Index (LPI)* yang disusun oleh Bank Dunia. LPI mengukur efisiensi *on-the-ground* rantai suplai perdagangan atau kinerja logistik. Rantai suplai merupakan tulang punggung perdagangan dan

bisnis internasional. Sementara biaya logistik meliputi biaya transportasi, pergudangan, *clearance* perbatasan, sistem pembayaran dan terkait fungsi-fungsi lainnya. Survei untuk menghitung skor LPI sudah dilakukan 5 kali yaitu tahun 2007, 2010, 2012, 2014 dan 2016. Skor LPI memiliki skala dari terendah yaitu nol sampai tertinggi yaitu lima.

Perkembangan skor dan peringkat LPI Indonesia mengalami pasang surut sebagaimana terlihat pada gambar 1. Pada tahun 2010 skor dan peringkat mengalami penurunan cukup tajam, dari peringkat ke-43 dengan skor 3,01 di tahun 2007 menjadi peringkat ke-75 dengan skor 2,76 di tahun 2010. Namun demikian, penurunan skor di tahun 2010 seakan-akan menjadi momentum perbaikan kinerja logistik Indonesia. Hal ini diantaranya dibuktikan dengan keseriusan pemerintah untuk membangun sebuah kerangka kerja

\*)Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: marihot.nasution@gmail.com

**Gambar 1. Perkembangan Skor dan Peringkat LPI Indonesia 2007 -2016**



Sumber: World Bank, diolah

yang terperinci tentang sistem logistik Indonesia, yang pada akhirnya berhasil diselesaikan dan diterbitkan dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Sistem Logistik Nasional. Selanjutnya, pada survei LPI tahun 2012 dan 2014 skor dan peringkat LPI Indonesia menunjukkan tren perbaikan.

Berdasarkan hasil survei LPI 2016, skor dan peringkat LPI Indonesia kembali mengalami penurunan dibandingkan dengan penilaian pada periode sebelumnya di tahun 2014. Meskipun penurunan skor dan peringkat LPI 2016 tidak setajam penurunan di tahun 2010, turunnya peringkat Indonesia dalam survei LPI 2016 tetap perlu mendapatkan perhatian oleh para pemangku kebijakan. Dari 160 negara yang disurvei, Indonesia mendapatkan peringkat ke-63 dengan skor 2,98, mengalami penurunan dibandingkan hasil survei periode sebelumnya di tahun 2014, di mana saat itu Indonesia mendapatkan peringkat ke-53 dengan skor 3,08. Penurunan skor LPI Indonesia terjadi pada hampir semua komponen, kecuali pengiriman internasional dan pencarian barang. Dari enam

komponen skor LPI Indonesia 2016, tiga komponen (kompetensi jasa logistik, pencarian barang, dan ketepatan waktu) mempunyai skor di atas 3 dan tiga dimensi lainnya (kepabeanaan, infrastruktur, dan pengiriman internasional) di bawah 3 (supplychainindonesia.com, 2016). Adapun nilai terendah terjadi pada komponen infrastruktur yang menandakan bahwa kurangnya kualitas dan kuantitas infrastruktur merupakan salah satu penghambat efisiensi logistik dan daya saing di Indonesia.

### LPI Indonesia Vs Negara-Negara ASEAN

Berdasarkan data mengenai skor LPI Indonesia dibandingkan dengan negara-negara ASEAN, Indonesia berada di posisi ke-4 di tingkat ASEAN, jauh lebih unggul dari Kamboja, Myanmar dan Laos, bersaing ketat tetapi masih lebih unggul dibanding dengan Vietnam, Brunei Darussalam dan Filipina. Bahkan, jika dibandingkan dengan Vietnam, Indonesia mempunyai skor LPI yang sama yaitu sebesar 2,98, namun jika dihitung berdasarkan persentase terhadap skor LPI tertinggi 2016 yang dimiliki oleh Jerman sebesar 4,23, Indonesia mendapatkan nilai 61,5 persen sedangkan Vietnam 61,3 persen

sehingga Indonesia menempati peringkat lebih tinggi dibandingkan dengan Vietnam. Data mengenai skor LPI Indonesia dibandingkan dengan negara-negara ASEAN ditunjukkan pada gambar 2.

Jika dibandingkan dengan Singapura, Malaysia dan Thailand, peringkat LPI Indonesia lebih rendah dengan perbedaan skor yang cukup jauh. Dari keenam dimensi penyusun skor LPI mulai dari kepabeanaan hingga pencarian barang, tidak ada satu pun dimensi skor LPI Indonesia yang lebih unggul dari dimensi skor LPI di ketiga negara tersebut. Jika dilihat dari masalah paling mendasar yaitu infrastruktur, kondisi infrastruktur logistik Indonesia masih relatif tertinggal dengan ketiga negara ASEAN tersebut. Secara lebih rinci berdasarkan *The Global Competitiveness Report 2015-2016*, kualitas infrastruktur transportasi/ logistik Indonesia terutama kualitas

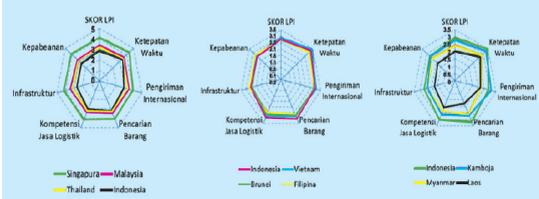
jalur kereta api Indonesia lebih baik dibandingkan Thailand.

Dari aspek teknologi informasi dan komunikasi, di Indonesia saat ini masih terdapat kendala dalam penerapan *Indonesia National Single Window (INSW)* yang belum terintegrasi secara menyeluruh dan independen. Di antara kementerian/lembaga di Indonesia belum terdapat sebuah referensi tunggal (*single references*) terutama dalam pendefinisian risiko nasional dan persyaratan/rekomendasi ekspor impor yang masih terpisah-pisah antar kementerian dan lembaga. Adapun di Singapura, Malaysia dan Thailand sudah terdapat sistem NSW yang mampu memfasilitasi pertukaran data antar institusi baik institusi pemerintah maupun swasta. Sistem tersebut adalah *Tradenet*, sistem NSW Singapura berbasis *electronic data interchange (EDI)* yang memungkinkan berbagai pihak baik sektor pemerintah maupun swasta untuk bertukar informasi dan perdagangan yang terstruktur secara elektronik. *Tradenet* mampu mengintegrasikan prosedur pemrosesan dokumen ekspor, impor dan transshipment.

Di Malaysia terdapat portal NSW yang diberi nama *myTRADELINK* yang menyediakan rujukan tunggal bagi semua pihak yang terkait dalam komunitas perdagangan untuk bertukar dokumen yang dibutuhkan untuk memenuhi regulasi perdagangan terkait dengan ekspor, impor dan transit yang dapat diakses dimana saja dan kapan saja. Sementara di Thailand telah terdapat sistem NSW yang memungkinkan integrasi dan berbagi data serta informasi secara G2G (antar lembaga pemerintah), G2B (antara pemerintah dan pelaku usaha) dan B2B (antar

**Gambar 2. Skor LPI Indonesia Dibanding Negara-Negara ASEAN**

| Negara           | Ranking LPI | SKOR LPI    | % thd best performance | Ketepatan Waktu | Pengiriman Internasional | Pencarian Barang | Kompetensi Jasa Logistik | Infrastruktur | Kepabeanaan |
|------------------|-------------|-------------|------------------------|-----------------|--------------------------|------------------|--------------------------|---------------|-------------|
| Singapura        | 5           | 4,14        | 97,4                   | 4,4             | 3,96                     | 4,05             | 4,09                     | 4,2           | 4,18        |
| Malaysia         | 32          | 3,43        | 75,2                   | 3,65            | 3,48                     | 3,46             | 3,34                     | 3,45          | 3,17        |
| Thailand         | 45          | 3,26        | 69,9                   | 3,56            | 3,37                     | 3,2              | 3,14                     | 3,12          | 3,11        |
| <b>Indonesia</b> | <b>63</b>   | <b>2,98</b> | <b>61,5</b>            | <b>3,46</b>     | <b>2,9</b>               | <b>3,19</b>      | <b>3</b>                 | <b>2,65</b>   | <b>2,69</b> |
| Vietnam          | 64          | 2,98        | 61,3                   | 3,5             | 3,12                     | 2,84             | 2,88                     | 2,7           | 2,75        |
| Brunei           | 70          | 2,87        | 58                     | 3,19            | 3                        | 2,91             | 2,57                     | 2,75          | 2,78        |
| Filipina         | 71          | 2,86        | 57,5                   | 3,35            | 3,01                     | 2,86             | 2,7                      | 2,55          | 2,61        |
| Kamboja          | 73          | 2,8         | 55,8                   | 3,3             | 3,11                     | 2,7              | 2,6                      | 2,36          | 2,62        |
| Myanmar          | 113         | 2,46        | 45,2                   | 2,85            | 2,23                     | 2,57             | 2,36                     | 2,33          | 2,43        |
| Laos             | 152         | 2,07        | 33,1                   | 2,68            | 2,18                     | 1,76             | 2,1                      | 1,76          | 1,85        |



Sumber: Kemendag

jalan, transportasi udara dan pelabuhan lebih rendah dibandingkan dengan Singapura, Malaysia dan Thailand, kecuali untuk kualitas

pelaku usaha) dalam bidang ekspor, impor dan logistik. Sistem tersebut juga memfasilitasi proses berbagi data dan informasi lintas batas antara pemerintah dengan sektor bisnis baik di Thailand maupun di negara lain (asw.asean.org, 2017).

### **Kebijakan Logistik Pemerintah**

Mengingat urgensinya sistem logistik yang mendukung daya saing bangsa, Pemerintah secara resmi meluncurkan paket kebijakan ekonomi XV guna mempercepat pengembangan usaha dan memperkuat daya saing penyedia jasa logistik nasional. Paket tersebut meliputi empat kebijakan. **Pertama**, pemberian kesempatan meningkatkan peran dan skala usaha. **Kedua**, kemudahan berusaha dan pengurangan beban biaya bagi usaha penyedia jasa logistik nasional. **Ketiga**, penguatan kelembagaan dan kewenangan INSW. **Keempat**, penyederhanaan tata niaga ekspor dan impor. Sasaran kebijakan tersebut adalah:

1. Membuka peluang pelayaran nasional melayani angkutan ekspor impor sekitar USD600 Juta/Tahun, investasi perkapalan sekitar 70-100 unit kapal baru senilai USD700 Juta, asuransi angkutan sebesar 1-2 persen, pinjaman perbankan DN sebesar USD560 Juta, dan kesempatan kerja baru sebanyak 2.000 pelaut.
2. Meningkatkan daya saing galangan kapal DN dengan memberikan insentif 0 (nol) persen Bea Masuk impor 115 jenis suku cadang dan komponen kapal laut, termasuk menjaga keberlangsungan hidup 1.800 Perusahaan Pelayaran.
3. Memberi peluang lebih besar kepada pelayaran nasional untuk

melayani angkutan khusus seperti, kapal tanker dan bulker.

4. Menurunkan biaya angkutan barang melalui udara. Sebagai contoh, biaya *Regulated Agent* pada beberapa rute pendek domestik seperti Jakarta-Surabaya dan Jakarta-Semarang dapat mencapai hingga 30 persen terhadap biaya angkut.

5. Meningkatkan peranan Pemda dalam pengembangan Sistem Logistik Daerah (SISLOGDA) untuk mengendalikan inflasi dan mengurangi kerusakan produk pasca panen hingga 30 persen dengan membangun Pusat Distribusi Regional dan Standar Pengangkutan Barang.

6. Memperkuat wewenang dan lembaga INSW untuk mendukung efisiensi logistik dan kelancaran ekspor impor, termasuk kepastian *dwelling time* yang rendah.

Pokok-pokok paket kebijakan (18 Kebijakan) ini antara lain **pertama**, menghilangkan dan menerbitkan berbagai peraturan menteri yang dapat mendorong perluasan usaha dan meningkatkan daya saing penyedia jasa logistik nasional dalam membangun dan mengembangkan Sistem Logistik Nasional. **Kedua**, merevisi 3 Perpres yang disatukan menjadi 1 Perpres menyangkut INSW untuk mempercepat pengembangan dan penerapan pelayanan otomasi perizinan ekspor impor, kepabeanaan, dan Kepelabuhanan melalui penguatan kelembagaan dan kewenangan INSW. **Ketiga**, menerbitkan 1 Inpres, untuk penguatan peran otoritas pelabuhan dalam mengelola kelancaran arus barang di pelabuhan. **Keempat**, menerbitkan 1 Keputusan Menko Perekonomian tentang Tim Tata Niaga Ekspor Impor.

Asosiasi Logistik Indonesia mengatakan

paket kebijakan ekonomi XV diberlakukan sesuai permintaan pengusaha bidang logistik dalam memperlancar alur dan menurunkan biaya logistik sebesar 1-3 persen. Penurunan biaya logistik yang paling banyak disebabkan oleh revisi aturan *Regulated Agent* di kargo bandara. Pengurangan biaya logistik 1 persen sudah sangat besar dari total biaya logistik 24 persen dari GDP. Sebelumnya, pemerintah kembali menerbitkan paket kebijakan ekonomi yang berfokus pada usaha logistik. Pemerintah berharap agar pengusaha yang kerap menyimpan barangnya di luar negeri bisa memindahkannya ke Indonesia. Sebab, sejumlah beban operasional dan peraturan yang selama ini menghambat telah dipangkas.

Saat ini, rata-rata biaya logistik nasional mencapai 17 persen dari biaya produksi atau sekitar 27 persen dari PDB. Angka itu tergolong paling boros dibanding biaya logistik di Malaysia yang hanya 8 persen, Singapura (6 persen), dan Filipina (7 persen) dari total biaya produksi. Oleh karenanya, pembenahan infrastruktur harus menjadi hal yang wajib dibenahi dengan mengeluarkan program super cepat (*crash program*) untuk segera memperbaiki jalan yang rusak. Berdasarkan data Kadin Indonesia, kerusakan jalur logistik membuat total kerugian yang diderita pengusaha mencapai Rp300 miliar per hari. Bahkan Kadin mensinyalir 40 persen dari jalur logistik nasional telah rusak. Peristiwa banjir besar berkepanjangan telah merusak jaringan infrastruktur, khususnya jalan, yang menjadi jantung bagi transportasi logistik nasional. Kerusakan parah jalan terjadi di sepanjang Pantai Utara

(Pantura) Jawa, pada jalur Cikampek-Semarang serta Semarang-Surabaya. Belum lagi muatan dari truk-truk pengangkut barang yang seringkali dan bukan menjadi rahasia umum selalu melebihi dari kapasitas yang telah ditentukan.

Pemerintahan juga berupaya mengatasi tingginya biaya logistik melalui program tol laut yang menyediakan jaringan angkutan laut yang secara tetap dan teratur melayani angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan. Tol laut dimulai sejak 2015, dengan menjalankan enam trayek atau rute. Di 2016 juga ada 6 trayek tol laut yang digunakan dengan penambahan pada pelabuhan singgah menjadi 31 pelabuhan. Dan di 2017, pemerintah menyiapkan 13 trayek dan menjangkau 41 pelabuhan singgah guna menambah perluasan lokasi-lokasi lain dalam tol laut.

PT Pelni diberi penugasan melalui Perpres untuk melayani enam trayek, sedangkan tujuh trayek lainnya kini dilayani oleh perusahaan angkutan laut swasta, melalui mekanisme pelelangan umum. Namun demikian, meski program tol laut yang sudah mulai aktif di beberapa rute bisa menurunkan harga kebutuhan pokok di Indonesia Timur, saat ini efektivitas program tol laut masih cenderung satu arah karena baru membawa bahan pokok dari wilayah Jawa ke kawasan Indonesia Timur. Sedangkan rute sebaliknya belum optimal mengangkut barang ke wilayah Jawa. Tak terjadinya perimbangan arus barang dari kedua arah, membuat tol laut secara komersial, operasionalnya menjadi harus ditanggung atau didukung oleh anggaran dari pemerintah. Untuk itu, guna mengefektifkan tol laut, saat ini

Kemhub tengah mengembangkan program gudang logistik bernama Rumah Kita, dengan menggandeng BUMN yang bergerak lintas sektor. Rumah Kita dibuat sebagai pergudangan dan menampung hasil komoditas wilayah tersebut. Sebab, terkadang karena sistem distribusi logistik yang tidak efektif, hasil komoditas di suatu wilayah tidak terdistribusikan ke wilayah lainnya.

*Indonesia National Single Window* (INSW) dikembangkan sejak tahun 2015 demi terwujudnya lingkungan “*National Single Window*” di Indonesia, yaitu layanan tunggal elektronik untuk memfasilitasi pengajuan informasi standar guna menyelesaikan semua pemenuhan persyaratan dan ketentuan, serta semua kegiatan yang terkait dengan kelancaran arus barang ekspor, impor, dan transit, dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Hingga kini adanya INSW masih belum berperan dalam meningkatkan kinerja logistik Indonesia terbukti dari diberlakukannya paket kebijakan ekonomi XV yang masih melakukan penguatan kelembagaan dan kewenangan INSW ini.

## Daftar Pustaka

Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan. 2016. Kinerja Logistik Indonesia 2016. Kementerian Perdagangan

World Bank. 2007-2016. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators. World Bank

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. 2017. Laporan Publik Paket Kebijakan Ekonomi (Tahap XV), Pengembangan Usaha Dan Daya Saing Penyedia Jasa Logistik Nasional. Jakarta, 15 Juni 2017

Arkhelaus W., Aditya Budiman. 2017. Paket Kebijakan Ekonomi XV Pangkas Biaya Logistik 1-3 Persen. Diakses dari <https://bisnis.tempo.co/read/885170/paket-kebijakan-ekonomi-xv-pangkas-biaya-logistik-1-3-persen#FrMc22ipfBAIWhGK.99>, diakses pada 2 November 2017

Simorangkir, Eduardo. 2017. Dimulai Sejak 2015, Bagaimana Perkembangan Tol Laut Jokowi. Diakses dari <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3480031/dimulai-sejak-2015-diakses-pada-1-november-2017>.

## Rekomendasi

Pemberlakuan paket kebijakan XV yang dikhususkan pada sektor logistik, memang baru diterbitkan tahun ini, 15 Juni 2017. Dampak yang riil dari pemberlakuan kebijakan tersebut belum dapat dirasakan. Masih banyak pekerjaan rumah yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia, diantaranya pembenahan infrastruktur yang menjadi investasi besar bagi pembangunan ekonomi ke depan. Pemanfaatan infrastruktur yang sudah tersedia seperti tol laut secara optimal untuk mengangkut barang juga dapat mengurangi beban anggaran pemerintah dalam operasionalnya. Pembangunan infrastruktur baru dan perbaikan infrastruktur yang sudah ada dan rusak memerlukan perhatian lebih baik dari segi pelaksanaannya maupun pendanaannya. Konsistensi pemerintah atas kebijakan logistik seperti keberadaan INSW juga perlu dipertanyakan, sehingga dapat mengejar ketertinggalan dengan negara tetangga.

*“Siap Memberikan  
Dukungan Fungsi Anggaran Secara Profesional”*

Buletin APBN  
Pusat Kajian Anggaran  
Badan Keahlian DPR RI  
[www.puskajianggaran.dpr.go.id](http://www.puskajianggaran.dpr.go.id)  
Telp. 021-5715635, Fax. 021-5715635  
e-mail [puskajianggaran@dpr.go.id](mailto:puskajianggaran@dpr.go.id)



9 772502 868006